Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

30 196 Duurzame ontwikkeling en beleid

Nr. 467 BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juli 2016

Met de motie van de leden van Veldhoven en Vos (Kamerstuk 30 196, nr. 424) heeft uw Kamer verzocht om onderzoek te verrichten naar invoering van een zogenoemde carbon tax naar het voorbeeld van de Canadese provincie British Columbia. Hierbij ga ik, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, in op dit Canadese systeem en vergelijk ik het met de Nederlandse heffingssystematiek. Tot slot ga ik in op de werking van het Europese CO_2-emissiehandelssysteem (ETS), de opties die ter versterking van het ETS voorhanden zijn en de inzet om op mondiale schaal te streven naar koolstofbeprijzing.

Carbon tax in British Columbia

In de Canadese provincie British Columbia is sinds 1 juli 2008 een zogenoemd carbon tax van kracht. Deze belasting wordt geheven van alle eindverbruikers van fossiele brandstoffen, zowel huishoudens als bedrijven. De belasting geldt voor het verbruik van benzine, diesel, vliegtuigbenzine, LPG, aardgas en steenkool. De opbrengst van deze belasting bedraagt circa € 0,85 miljard en wordt teruggesluisd naar burgers en bedrijven door verlaging van de provinciale directe belastingen.
De huidige carbon tax bedraagt sinds 2012 circa € 21 per ton CO_2 (CAD 30 per ton) en zal in de periode 2013–2017 niet verder worden verhoogd. Per energiedrager vertaalt de carbon tax zich in de volgende belastingtarieven, omgerekend in euro:

	Eenheid	Belastingtarief
benzine	€cent/liter	4,67
diesel	€cent/liter	5,37
vliegtuigbenzine	€cent/liter	5,48
LPG	€cent/liter	3,23
aardgas	€cent/m^3	3,99
steenkool	€/1.000 kg	43,62

kst-30196-467
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

Industriële procesemissies zijn vrijgesteld van de belasting. Voor de sector landbouw geldt een vrijstelling voor de zogenoemde gekleurde benzine en diesel die wordt ingezet voor specifieke bedrijfsmiddelen (te vergelijken met de voormalige rode diesel in Nederland). Uit onderzoek door het Canadese onderzoeksbureau Pembina Institute blijkt dat de belasting zou leiden tot een jaarlijkse reductie van 2,1 Mton CO_2.[1] Ook blijkt uit dit onderzoek dat er geen substantiële nadelen optreden voor de economie, mede doordat de opbrengsten worden ingezet voor belastingverlaging in de sfeer van de inkomsten- en winstbelasting.

De Nederlandse systematiek

De carbon tax in de Canadese provincie British Columbia is sterk vergelijkbaar met de belastingaccijnzen op motorbrandstoffen en de energiebelasting op aardgas en elektriciteit in Nederland en Europa. De resulterende belastingtariefniveaus in Canada liggen echter in het algemeen op een beduidend lager niveau. In Nederland bestaan sinds 1931 brandstofaccijnzen op onder meer benzine en diesel. In Nederland zijn leveringen van motorbrandstoffen aan de scheepvaart en luchtvaart, met uitzondering van de plezier(lucht)vaart, vrijgesteld van accijns. De accijns op benzine bedraagt in Nederland per 1 januari 2016 circa 77 cent per liter. Voor diesel geldt per die datum een tarief van circa 48 cent per liter. De energiebelasting op aardgas en elektriciteit is geïntroduceerd in 1996.

De opbrengsten van de energiebelasting zijn vanaf 1996 tot en met 2005 teruggesluisd door middel van een verlaging van directe belastingen. In vergelijking met de tariefstelling in British Columbia gelden in Nederland voor kleinere gebruikers van aardgas fors hogere tarieven, thans 25,17 cent/m^3 tot 170.000 m^3 en 6,95 cent/m^3 voor het belaste verbruik tot en met 1 miljoen m^3. Wel kent Nederland in tegenstelling tot het belastingregiem in British Columbia een degressieve tariefstructuur. Bedrijven met een verbruik boven 1 miljoen m^3 betalen voor het deel van het aardgasverbruik boven deze grens lagere belastingtarieven. Anders dan in British Columbia het geval is, wordt in Nederland ook het elektriciteitsverbruik bij huishoudens en bedrijven op degressieve wijze belast. Ten aanzien van de belasting op motorbrandstoffen, aardgas en elektriciteit is de Europese Richtlijn Energiebelastingen van kracht die minimumtarieven aan lidstaten oplegt. Voor kleinverbruikers van aardgas en elektriciteit behoren de tarieven in Nederland tot de hoogste in Europa. Dat geldt tevens voor de accijnzen op benzine en diesel.

Zoals al is opgemerkt, zijn de belastingtarieven in Nederland ten opzichte van die in British Columbia als uitvloeisel van de carbon tax in het algemeen beduidend hoger. Nederland kent een veel langere historie met belastingheffingen op energiedragers dan in British Columbia het geval is. Een uitzondering voor wat betreft de hoogte van de belasting is de belasting op steenkool, die in Nederland lager is dan in British Columbia, namelijk thans € 14,47 per 1.000 kg.

In Nederland geldt een inputvrijstelling van kolenbelasting voor kolen gebruikt voor de opwekking van elektriciteit, conform de afspraken die hierover in het Energieakkoord zijn gemaakt. De met de kolen opgewekte elektriciteit is wel belast met energiebelasting.

---

[1] Pembina Institute, *The B.C. carbon tax, good for the economy and the climate*, september 2015.

Het ETS en mondiale beprijzing van CO_2-uitstoot

Beprijzen van CO_2-uitstoot kan via een CO_2-belasting of via een emissiehandelssysteem. In EU-verband is sinds 2005 gekozen voor de invoering van het ETS. Uw Kamer heeft recentelijk een brief ontvangen over de CO_2-prijs in het ETS (Kamerstuk 21 501-08, nr. 624). In deze brief wordt aangegeven dat het ETS er in slaagt om via het vastgestelde dalende emissieplafond op Europees niveau het broeikasgasreductiedoel te realiseren. De CO_2-prijs ontstaat als gevolg van de vraag naar en het aanbod van emissierechten onder dat plafond. Wel is het zo dat de huidige CO_2-prijs tot nu toe beperkt bijdraagt aan de inzet en ontwikkeling van CO_2 reducerende technieken die nodig zijn voor de lange termijn.

Er zijn al verschillende maatregelen genomen ter versterking van het ETS, waaronder de introductie van een marktstabiliteitsreserve per 2019. De herziening van de ETS-richtlijn biedt ook mogelijkheden om het ETS verder te versterken, zoals het niet langer toestaan van internationale kredieten om emissies te compenseren. Daarnaast stelt het kabinet dat verdere verbetering van het ETS ook in de toekomst wenselijk is, zodat de prijsprikkel van het ETS zijn werk kan doen. Het heeft daarbij de sterke voorkeur om deze maatregelen op Europees niveau te nemen vanwege het belang van het gelijke speelveld voor bedrijven in de EU en de beperkte invloed van Nederland op de prijs van emissierechten.

Daarnaast zet Nederland in op het mondiaal beprijzen van CO_2-emissies en, waar mogelijk, het koppelen van emissiesystemen, zodat er stap voor stap een meer gelijk speelveld ontstaat. Om dit mogelijk te maken, draagt Nederland actief bij aan verschillende internationale initiatieven ter promotie van mondiale CO_2-beprijzing. Een voorbeeld hiervan is de Carbon Pricing Leadership Coalition (CPLC), waarin overheden en het bedrijfsleven samenwerken om het nut en de noodzaak van (wereldwijde) CO_2-beprijzing voor het voetlicht te brengen.

Conclusie

Op basis van bovenstaande vergelijking tussen de werking van de carbon tax in British Columbia en het vigerende belastingstelsel in Nederland concludeer ik dat deze carbon tax geen toegevoegde waarde biedt voor het stelsel zoals dat in Nederland reeds van kracht is. Nederland past al geruime tijd accijnzen op motorbrandstoffen alsook de energiebelasting op aardgas en elektriciteit toe, die in het algemeen op een beduidend hoger niveau liggen dan de tarieven zoals deze sinds 2012 in British Columbia van kracht zijn.

Beprijzing van CO_2-uitstoot vindt daarnaast plaats via het EU ETS en Nederland zet zich in voor versterking van het ETS, alsmede mondiale beprijzing van CO_2-uitstoot.

De Minister van Economische Zaken,
H.G.J. Kamp